Die Saale als Verkehrsweg.

Die geschichtliche Entwicklung der Saaleschiffahrt, ihre gegenwärtige Lage und ihre Zukunftsaussichten.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften

vorgelegt der

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg

von

R. UNIV BIBLIOTHEEK LEIDEN

Werner Bastian

aus Halle a. d. S., Fürstental 8.

Referent: Prof. Dr. Grünfeld.

Auszug.

Halle a. d. S. 1923.

Buchdruckerei Paul Malok, Ammendorf b. Halle a. S.

Die Einleitung will eine allgemeine Einführung in das Gebiet der Binnenschiffahrt geben. Sie würdigt die Bedeutung der Binnenwasserstraßen in der Neuzeit (unter besonderer Berücksichtigung der norddeutschen Verhältnisse). Die politischen sowohl als geographischen Grundlagen waren in Norddeutschland von jeher gut; dazu kam die Fürsorge der Hohenzollern, besonders des Großen Kurfürsten, Friedrichs II und Friedrich Wilhelms II. In der Mitte des 19. Jahrh. erlitt die Binnenschiffahrt schweren Schaden durch die Konkurrenz der neuaufkommenden Eisenbahnen; sie vermochte sich aber bald wieder zu erholen und weiter zu behaupten. Von den 70 er Jahren ab wurde auch staatlicherseits viel für die Binnenschiffahrt getan (Bau neuer und Verbesserung der bestehenden Wasserstraßen).

So haben wir jetzt in Norddeutschland ein gut ausgebautes Wasserstraßensystem, dem allerdings der schwere Mangel anhaftet, daß keine Verbindung mit den westdeutschen Wasserstraßen besteht. Wegen der Uneinheitlichkeit in der Entwicklung der einzelnen Wasserstraßen läßt sich eine zusammenfassende Darstellung der norddeutschen Fluß- und Kanalschiffahrt nicht geben; möglich ist nur eine Reihe von Einzelschilderungen. Eine solche gibt die vorliegende Arbeit von der Saaleschiffahrt. Sie ist historisch angelegt und schildert die Entwicklung von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart.

In den ersten beiden Kapiteln wird die Entwicklung bis zum Ausbruch des Weltkrieges dargestellt. Die ersten urkundlichen Nachrichten von einer Befahrung stammen aus dem 10. Jahrh. Eine Handelsschiffahrt entwickelte sich erst später infolge des wirtschaftlichen Aufschwunges Halles und der technischen Verbesserungen der Schiffahrt. — Der Dreißigjährige Krieg zerstörte alles; die Saale wird wieder befahrbar gemacht durch Friedrich I von Brandenburg

und Viktor von Anhalt-Bernburg (Wiederherstellung der Schleusen). — Um die Mitte des 18. Jahrh. wird die Saaleschiffahrt der Rothenburgischen Bergwerksgewerkschaft privilegiert, nimmt einen nicht unerheblichen Aufschwung, zerfällt aber wieder in den Kriegsjahren der napoleonischen Zeit. — Im 19. Jahrh. wird sie durch die hallische Kaufmannschaft neubelebt. — Seit 1884 wird sie modern betrieben (Einführung der Dampfkraft) und nimmt einen bedeutenden Aufschwung.

Der Weltkrieg legt infolge der Blockade der deutschen Häfen die Elbe- und Saaleschiffahrt fast ganz still; auch in der Nachkriegszeit (1918/21) erholt sich die Saaleschiffahrt nur langsam wieder. (3. Kap)

Das 4. Kap. beschreibt die Lösch- und Ladeplätze der Saale. Da der heftige Konkurrenzkampf mit den mittelelbischen Umschlagshäfen großen Einfluß auf die Saaleschiffahrt gehabt hat, wird auch er einer eingehenden Untersuchung gewürdigt. (4. Kap.)

In einem 5. Kap. wird endlich die gegenwärtige Lage der Saaleschiffahrt dargestellt.

An Unternehmungsformen ist sowohl die gesellschaftliche als die Einzelunternehmung (Privatschiffer) vertreten. Die Privatschiffer sind in dem Verein der Saaleschiffer organisiert (System der Reihenfahrt!) — dem regelmäßigen Saaleverkehr steht ein Schiffspark von etwa 10 Dampfern und 210 Kähnen zur Verfügung. — Die Bildung der Frachten geschieht heute durch eine Konvention der beteiligten Reedereien. Die einzelnen Arten von Frachten werden in der Arbeit erklärt, als Beispiel werden die Sätze vom 29 Dez. 1921 angegeben. — Befahrungsabgaben werden nicht erhoben, sondern nur Schleusengebühren. — Der folgende Abschnitt ist dem Verkehr gewidmet. Zunächst werden die Schiffsverbindungen der Saaleplätze dargestellt; eine Güterverkehrsstatistik der Schleuse Calbe ist beigefügt, um zu zeigen, welche Güter heutzutage auf der Saale hauptsächlich befördert werden. — Nach einer Untersuchung des Einflußgebietes der Saale wird das Verhältnis der Saaleschiffahrt zur Eisenbahn beleuchtet. — Der letzte Teil des Kap. ist sozialen Untersuchungen gewidmet. Sowohl die Lage der Privatschiffer als die der Schiffsmannschaften wird eingehend dargestellt.

In einem Schlußwort werden endlich die Zukunftsaussichten der Saaleschiffahrt untersucht. In erster Linie hängt die weitere Entwicklung von der des deutschen Außenhandels ab. Weiter ist

von bestimmenden Einfluß die künftige deutsche Eisenbahnpolitik. Wenn die Eisenbahn, wofür jetzt schon die ersten Anzeichen vorhanden sind, in Zukunft von ihrer Defizitpolitik abgeht und nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen — ohne die großen Reichszuschüsse — arbeitet, muß sie die Frachten so heraufsetzen, daß die Schiffahrt wieder konkurrenzfähig wird. — An letzter Stelle wird noch untersucht, welchen Einfluß die etwaige Vollendung des Mittellandkanales, die Saalekanalisierung und die Erbauung des Elster-Saale-Kanales — drei eng zusammenhängende Projekte — auf die Saaleschiffahrt haben würden.